

**No. 33758**

---

**LATVIA  
and  
LITHUANIA**

**Air Services Agreement (with route schedule). Signed at Riga  
on 9 September 1996**

*Authentic texts: Latvian, Lithuanian and English.*

*Registered by Latvia on 29 April 1997.*

---

**LETONIE  
et  
LITUANIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec tableau des routes).  
Signé à Riga le 9 septembre 1996**

*Textes authentiques : lettonien, lituanien et anglais.*

*Enregistré par la Lettonie le 29 avril 1997.*

[LATVIAN TEXT — TEXTE LETTON]

## LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS UN LIETUVAS REPUBLIKAS VALDĪBAS NOLĪGUMS PAR GAISA SATIKSMI

Latvijas Republikas valdība un Lietuvas Republikas valdība.  
(turpmāk - "Līgumslēdzējas Puses").

vēloties saskaņā ar Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī Čikāgā, noslēgt nolīgumu, lai izveidotu regulāru gaisa satiksmi starp abu valstu teritorijām un aiz to robežām un regulētu civilās aviācijas darbību.

ir vienojušās par sekojošo:

### 1. pants Definīcijas

1. Šajā Nolīgumā un tā Pielikumā, ja kontekstā nav paredzēts citādi.
  - a) termins "*Konvencija*" nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī Čikāgā, un ietver visus tās pielikumus, kas pieņemti saskaņā ar šīs Konvencijas 90. pantu, kā arī pielikumus vai Konvencijas grozījumus, kas izdarīti saskaņā ar šīs Konvencijas 90. vai 94. pantu un kurus pieņēmušas abas Līgumslēdzējas Puses;
  - b) termins "*aviācijas institūcijas*" attiecībā uz Latvijas Republiku nozīmē Latvijas Republikas Satiksmes ministriju, attiecībā uz Lietuvas Republiku - Lietuvas Republikas Transporta ministriju vai abos gadījumos - jebkuru personu vai institūciju, kas ir pilnvarota veikt minēto institūciju funkcijas;
  - c) ar terminu "*nozīmētā aviokompānija*" jāsaprot aviokompānija, kura saskaņā ar šā Nolīguma 3. pantu nozīmēta un pilnvarota veikt šā Nolīguma Pielikumā noteikto maršrutu ekspluatāciju;

- d) terminiem "*teritorija*", "*gaisa satiksme*", "*starptautiskā gaisa satiksme*", "*aviokompānija*" un "*nosēšanās nekomerciālos nolūkos*" ir Konvencijas 2. un 96. pantā noteiktā nozīme;
- e) termins "*tarifs*" nozīmē:
- i) maksu, kuru aviokompānija iekasē vai paredz iekasēt par pasažieru un to bagāžas pārvadājumiem regulārajā gaisa satiksmē;
  - ii) maksu par papildus pakalpojumiem, kurus aviokompānija sniedz attiecīgā pārvadājuma laikā, un to nosacījumiem;
  - iii) maksu, kuru aviokompānija paredz iekasēt vai iekasē par kravas (izņemot pastu) pārvadājumiem regulārajā gaisa satiksmē;
  - iv) komisijas naudu, kuru aviokompānija maksā aģentam, kas pārdod pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanas biļetes vai noformē pavadzīmes pārvadājumiem regulārajā gaisa satiksmē;
  - v) apstākļus, kuri nosaka jebkura tarifa derīgumu vai piemērošanu, tajā skaitā ar tiem saistītās būtiskās priekšrocības;
- f) termins "*lietotāju maksājumi*" nozīmē maksājumus, kurus kompetentās institūcijas uzliek aviokompānijām par lidostu vai aeronavigācijas līdzekļu izmantošanu gaisa kuģu, apkalpju, pasažieru un kravu vajadzībām;
- g) termins "*kapacitāte*" nozīmē:
- attiecībā uz gaisa kuģi - maršrutā vai tā posmā izmantojamā gaisa kuģa ietilpību.
  - attiecībā uz paredzēto gaisa satiksmi - gaisa kuģa kapacitāti, kas reizināta ar šā gaisa kuģa veiktās satiksmes biežumu attiecīgajā laika periodā visā maršrutā vai tā posmā;
- h) termini "*Nolīgumā paredzētā satiksme*" un "*noteiktais maršruts*" attiecīgi nozīmē starptautisko gaisa satiksmi, kas tiek veikta saskaņā ar šā Nolīguma 2. pantu un maršrutu, kas noteikts Maršrutu sarakstā.

2. Šā Nolīguma pantu virsrakstiem ir tikai atsauces un palīgraksturs un tie nekādā veidā neierobežo vai neraksturo šā Nolīguma mērķi un nolūku.

## 2. pants

### Tiesības veikt satiksmi

1. Lai veiktu regulārus starptautiskus gaisa pārvadājumus, katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai šādas tiesības:

- a) bez nosēšanās lidot pāri otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijai;
- b) nosēsties minētajā teritorijā nekomerciālos nolūkos;
- c) veikt nosēšanos otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā Maršrutu sarakstā noteiktajos punktos, lai kombinēti vai atsevišķi uzņemtu vai izsēdinātu starptautiskās satiksmes pasažierus, uzņemtu vai izkrautu kravu un pastu.

2. Katras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijas, kuras nav nozīmētas saskaņā ar šā Nolīguma 3. pantu, veicot regulāru satiksmi, arī var izmantot šā panta 1. punkta "a" un "b" apakšpunktā paredzētās tiesības.

3. Nekas šā panta noteikumos nevar tikt uzskatīts par tiesību piešķiršanu vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā uzņemt pasažierus, kravu un pastu, lai tos par atlīdzību vai uz nomas līguma pamata pārvadātu uz citu punktu šīs otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā.

## 3. pants

### Aviokompāniju uozīmēšana

1. Lai veiktu Nolīgumā paredzēto satiksmi pa noteiktiem maršrutiem, katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības nozīmēt aviokompāniju vai aviokompānijas, rakstiski par to paziņojot otrai Līgumslēdzējai Pusei. Tomēr

katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības nozīmēt tikai vienu aviokompāniju satiksmes veikšanai jebkurā vienā šā Nolīguma Maršrutu sarakstā noteiktajā maršrutā.

2. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības atcelt vai grozīt tās izdarītos nozīmējumus.

3. Pēc rakstiska paziņojuma saņemšanas par aviokompānijas nozīmēšanu un, ņemot vērā šā panta 4. un 5. punkta noteikumus, otrai Līgumslēdzējai Pusei nekavējoties jāizsniedz šai aviokompānijai vai aviokompānijām attiecīga pārvaldājumu atļauja.

4. Vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas ir tiesīgas pieprasīt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai pierādījumus, ka tā spēj pildīt likumu un normatīvo aktu noteikumus, kurus minētās institūcijas saskaņā ar Konvencijas prasībām parasti un pieņemamā veidā pieņēro starptautiskajai gaisa satiksmei.

5. Katrai Līgumslēdzējai Pusei, ja tai nav pierādījumu, ka reālās īpašuma tiesības uz minēto aviokompāniju un efektīvā kontrole pār to ir Līgumslēdzējai Pusei, kas to nozīmējusi, vai tās pilsoņiem, vai tiem abiem, ir tiesības atteikties izsniegt tās nozīmētajai aviokompānijai šā panta 3. punktā minēto pārvaldājumu atļauju vai arī tā var pieprasīt izpildīt nosacījumus, kurus tā uzskata par nepieciešamiem, ja nozīmētā aviokompānija izmanto šā Nolīguma 2. pantā minētās tiesības.

6. Pēc nozīmēšanas un pilnvarošanas aviokompānija jebkurā laikā ir tiesīga uzsākt šā Nolīguma Maršrutu sarakstā paredzēto satiksmi, ja tā izpilda visus šā Nolīguma noteikumus, ieskaitot tarifu noteikšanu saskaņā ar šā Nolīguma 9. pantu, un ja šie tarifi ir stājušies spēkā attiecībā uz minēto satiksmi.

#### **4. pants**

##### **Anulēšana, apturēšana un papildus nosacījumi**

1. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības apturēt vai anulēt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai šā Nolīguma 2. pantā minēto

tiesību izmantošanu vai pieprasīt izpildīt tādus nosacījumus, kādus tā uzskata par nepieciešamiem, izmantojot šīs tiesības, ja:

- a) šī aviokompānija nepilda tiesības piešķirušās Līgumslēdzējas Puses likumu vai normatīvo aktu prasības;
- b) aviokompānija nespēj darboties saskaņā ar šā Nolīguma noteikumiem;
- c) tai nav pierādījumu, ka reālās īpašuma tiesības uz šo aviokompāniju un tās darbības efektīvā kontrole ir Līgumslēdzējai Pusei, kas nozīmējusi šo aviokompāniju, tās pilsoņiem vai tiem abiem.

2. Ja nav nepieciešams nekavējoties anulēt vai apturēt šā panta 1. punktā minēto pārvadājumu atļauju vai pieprasīt izpildīt nosacījumus, lai novērstu turpmāku likumu vai normatīvo aktu pārkāpšanu, šīs tiesības var tikt izmantotas tikai pēc konsultācijām ar otru Līgumslēdzēju Pusi. Konsultācijām jā sākas trīsdesmit (30) dienu laikā pēc dienas, kad otra Līgumslēdzēja Puse ir saņēmusi rakstveida pieprasījumu.

## 5. pants

### Lietotāju maksājumi

Maksājumi, kas vienas Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā tiek iekasēti no otras Līgumslēdzējas Puses jebkuras nozīmētās aviokompānijas par tās gaisa kuģim sniegtajiem lidostu un citu aviācijas iekārtu pakalpojumiem, nav augstāki par tiem, kuri tiek iekasēti no šīs otras Līgumslēdzējas Puses nacionālās aviokompānijas, kuras gaisa kuģi veic līdzīgu starptautisko gaisa satiksmi.

## 6. pants

### Muitas nodevas

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmēto aviokompāniju gaisa kuģi, kuri veic starptautisko gaisa satiksmi, kā arī to parastais aprīkojums, degvielas un smērvielu krājumi un gaisa kuģa krājumi (ieskaitot ēdienus, dzērienus un tabakas izstrādājumus), kas atrodas gaisa kuģī, tam ierodoties otras

Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, tiek atbrīvoti no visām muitas nodevām, pārbaudes maksājumiem un citām nodevām vai nodokļiem, ja šis aprīkojums un krājumi atradīsies gaisa kuģī līdz to aizvešanai.

2. No šā panta 1. punktā minētajām nodevām, nodokļiem un maksājumiem, izņemot maksu par sniegtajiem pakalpojumiem, tiek atbrīvoti arī:

- a) gaisa kuģa krājumi (tajā skaitā ēdieni, dzērieni un tabakas izstrādājumi), kuri saprātīgā daudzumā ievesti vai piegādāti vienas Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā uzņemšanai otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas starptautiskās satiksmes gaisa kuģī;
- b) rezerves daļas, tajā skaitā dzinēji, kas ievesti vienas Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, lai veiktu otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas starptautiskās satiksmes gaisa kuģa tehnisko apkopi vai remontu;
- c) degviela, smērvielas un nepieciešamie tehniskie līdzekļi, kas ievesti vai uzņemti vienas Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, lai tos lietotu otras Līgumslēdzējas Puses starptautiskās satiksmes gaisa kuģī, pat ja šie krājumi tiek izmantoti, lidojot virs tās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijas, kurā tie uzņemti gaisa kuģī.

3. Šā panta 2. punktā minētais aprīkojums un krājumi pēc pieprasījuma var tikt nodoti attiecīgu institūciju uzraudzībā vai kontrolē.

4. No muitas nodevām un nodokļiem uz savstarpējiem pamatiem tiek atbrīvoti arī reklāmas un informatīvie līdzekļi un transporta dokumenti, kurus izmanto nozīmētā aviokompānija.

5. Parastais gaisa kuģa aprīkojums, kā arī materiāli un krājumi, kas atrodas vienas Līgumslēdzējas Puses gaisa kuģī, otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā var tikt izkrauti tikai pēc šīs valsts muitas institūciju piekrišanas. Tādā gadījumā tie jānovieto minēto institūciju uzraudzībā līdz to aizvešanai vai citādi izvietojšanai saskaņā ar muitas noteikumiem.

6. Bagāža un krava, kura tiešā tranzītā šķērso Līgumslēdzējas Puses valsts teritoriju, tiek atbrīvota no muitas nodevām, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem nodokļiem un maksājumiem, kas nav tieši saistīti ar to pakalpojumu pašizmaksu, kas tiek sniegti, gaisa kuģim ierodoties šajā valstī.

### 7. pants

#### Likumu un normatīvo aktu piemērošana

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānijas gaisa kuģi, ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, atrodoties tajā vai to atstājot, ievēro šīs otras Līgumslēdzējas Puses valsts likumus un normatīvos aktus, kuri regulē gaisa kuģu pārvadājumus un navigāciju.

2. Vienas Līgumslēdzējas Puses valsts likumi un normatīvie akti, kuri regulē ierašanos, atbrīvošanu no muitas nodevām, tranzītu, imigrāciju, pasu lietošanu, muitu un karantīnu, jāievēro otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām, gaisa kuģu apkalpēm, pasažieriem, kā arī attiecībā uz kravu un pastu, veicot tranzīta satiksmi šīs otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, ierodoties tajā, to atstājot vai atrodoties tajā.

3. Pasažieri, kuri tranzītā šķērso Līgumslēdzējas Puses valsts teritoriju, ja viņi neatstāj šim nolūkam paredzētu lidostas teritoriju, tiek pakļauti tikai atvieglotai muitas un imigrācijas kontrolei, izņemot drošības pasākumus, lai novērstu vardarbību un gaisa pirātismu.

### 8. pants

#### Kapacitātes noteikumi

1. Abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ir taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas veikt gaisa satiksmi jebkurā šā Nolīguma Maršrutu sarakstā noteiktajā maršrutā.

2. Līgumslēdzējas Puses nozīmētajām aviokompānijām, veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi šā Nolīguma Maršrutu sarakstā noteiktajos maršrutos, jāņem vērā otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas



vai aviokompāniju intereses, lai nenodarītu kaitējumu satiksmei, kuru veic šīs otras Līgumslēdzējas Puses minētā aviokompānija vai aviokompānijas.

3. Veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi, Līgumslēdzēju Pušu nozīmēto aviokompāniju galvenais uzdevums ir saglabāt kapacitāti, kas atbilstu esošajam un saprātīgi paredzamajam pieprasījumam pēc pasažieru, pasta un kravas pārvadājumiem no aviokompāniju nozīmējušās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijas vai uz to.

4. Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas periodiski kopīgi nosaka kapacitāti, kura tiek nodrošināta noteiktajos maršrutos.

## 9. pants

### Tarifi

1. Tarifi, kurus vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija piemēro, veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi, jānosaka pieņemamā līmenī, pienācīgu uzmanību veltot visiem būtiskajiem faktoriem, tajā skaitā pārvadājumu izmaksām, saprātīga apmēra peļņai, pakalpojumu līmenim, konkurences apstākļiem un tirgum, kā arī satiksmes izmantotāju interesēm. Kompetentās aviācijas institūcijas var atteikties apstiprināt tarifu tikai tad, ja tas neatbilst minētajiem principiem. Minētie tarifi tiek noteikti saskaņā ar šā panta noteikumiem.

2. Par šā panta 1. punktā minēto tarifu piemērošanu katram noteiktajam maršrutam jāvienojas nozīmētajām aviokompānijām. Tomēr tarifu iesniegšanai un noteikšanai šādas vienošanās nav obligātas.

3. Katrs tarifs ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pirms paredzētās tā ieviešanas dienas jāiesniedz apstiprināšanai abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām. Abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas pēc savstarpējas vienošanās var šo termiņu saīsināt.

4. Katrs ieteiktais tarifs jāapstiprina abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām. Ja šāda apstiprinājuma nav, tarifs tiek uzskatīts par apstiprinātu, ja vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas divdesmit (20) dienu laikā pēc ieteiktā tarifa iesniegšanas nav saņēmušas otras Līgumslēdzējas Puses

aviācijas institūciju rakstveida noraidījumu. Ja šāds noraidījums tomēr tiek osniegts, vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas var pieprasīt otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām konsultācijas, lai mēģinātu savstarpēji vienoties par piedāvāto tarifu.

5. Ja aviācijas institūcijas nespēj noteikt tarifu saskaņā ar šā panta 4. punkta noteikumiem, strīdu pēc vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūciju pieprasījuma izšķir saskaņā ar šā Nolīguma 17. panta noteikumiem.

6. Katrs tarifs, kas noteikts saskaņā ar šā panta prasībām, ir spēkā līdz dienai, kad saskaņā ar šā panta prasībām ir noteikts jauns tarifs. Ja abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas nav vienojušās citādi, tarifa termiņu saskaņā ar šo punktu nevar pagarināt ilgāk par divpadsmit (12) mēnešiem no dienas, kurā tā termiņš izbeigtos.

## 10. pants

### Komerčiālie un finansu noteikumi

1. Katra Līgumslēdzēja Puse uz savstarpējiem pamatiem piešķir otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām tiesības tās teritorijā uzturēt savus birojus un pārstāvniecības, kurās tiktu nodarbināts nozīmētajai aviokompānijai nepieciešamais administratīvais, komerciālais un tehniskais personāls.

2. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām ir tiesības otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā tieši vai ar aģentu starpniecību nodarboties ar biļešu pārdošanu. Katra Līgumslēdzēja Puse neierobežo otras Līgumslēdzējas Puses nozīmēto aviokompāniju tiesības pārdot transporta pakalpojumus un jebkuras personas tiesības tos pirt.

3. Minētās darbības jāveic saskaņā ar tās Līgumslēdzējas Puses likumiem un normatīvajiem aktiem, kuras teritorijā šīs darbības tiek veiktas.

4. Savstarpējos norēķinus un maksājumus Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas kārtā saskaņā ar šo valstu noslēgto divpusējo līgumu par maksājumiem. Kamēr šāds līgums nav noslēgts vai, ja šādi noteikumi līgumā par maksājumiem nav ietverti, minētie norēķini un maksājumi jākārt

saskaņā ar Līgumslēdzēju Pušu valstu teritorijās spēkā esošajiem likumiem un normatīvajiem aktiem.

5. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajai aviokompānijai ir tiesības brīvi pārskaitīt no pakalpojumu pārdošanas teritorijas uz tās mītnes teritoriju naudas atlikumus, kas radušies, ienākumiem pārsniedzot izdevumus. Šajos pārvedumos var tikt iekļauti ienākumi no gaisa satiksmes pakalpojumu pārdošanas, kas iegūti tieši vai ar aģentu starpniecību, palīgpakalpojumiem un papildus pakalpojumiem, kā arī parastie bankas procenti, kuri aprēķināti par laika periodu līdz pārvedumam.

6. Minēto ienākumu konvertēšana un pārvedums tiek veikti saskaņā ar valūtas kursu, kas piemērojams attiecīgajai darbībai un kas ir spēkā brīdī, kad šādi ienākumi tiek iesniegti konvertēšanai un pārvedumam, un tie netiek aplikti ar nodokļiem vai pakļauti jebkādiem citiem maksājumiem, izņemot parasto maksu par bankas pakalpojumiem, veicot minēto konvertēšanu un pārvedumu.

## 11. pants

### Lidojumu sarakstu apstiprināšana

1. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pirms satiksmes uzsākšanas jāiesniedz apstiprināšanai otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām lidojumu programmas vasaras un ziemas sezonai.

Programmā jāiekļauj lidojumu saraksts, lidojumu biežums, izmantojamā gaisa kuģa tips un vietu skaits tajā. Otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām divdesmit (20) dienu laikā rakstiski jāpaziņo minētajai aviokompānijai vai aviokompānijām par šo sarakstu apstiprināšanu vai noraidīšanu.

2. Visi grozījumi, kuri tiek izdarīti vēlāk, jāiesniedz apstiprināšanai otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām.

3. Lūgumi atļaut veikt papildus lidojumus vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai tieši jāiesniedz apstiprināšanai otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām.

## 12. pants

### Apmaiņa ar statistikas datiem

Vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijai pēc otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas pieprasījuma saprātīgā apjomā jāiesniedz tai periodiskie vai citi statistikas dati, kas nepieciešami, lai pārbaudītu nozīmētās aviokompānijas vai aviokompāniju veiktās satiksmes kapacitāti. Šajā informācijā, ciktāl tas iespējams, jāiekļauj dati par pārvadājumu sākuma un galapunktiem.

## 13. pants

### Lidojumu drošums

1. Katra Līgumslēdzēja Puse šajā Nolīgumā paredzēto gaisa pārvadājumu veikšanai par spēkā esošām atzīst lidojumu derīguma apliecības, kvalifikācijas apliecības un licences, kuras izsniegusi vai atzinusi par spēkā esošām otra Līgumslēdzēja Puse, ja tās ir spēkā un ja šo apliecību vai licenču prasības nav zemākas par minimālajiem standartiem, kuri var tikt noteikti saskaņā ar Konvenciju. Tomēr katra Līgumslēdzēja Puse var atteikties atzīt par derīgām lidojumiem virs savas teritorijas kvalifikācijas apliecības un licences, kuras tās pilsoņiem izsniegusi vai atzinusi par spēkā esošām otra Līgumslēdzēja Puse.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt konsultācijas par lidojuma drošuma standartiem, kurus ievēro otra Līgumslēdzēja Puse un kuri attiecas uz aeronavigācijas iekārtām, apkalpēm, gaisa kuģiem un drošības prasībām, kuras jāievēro nozīmētajām aviokompānijām, veicot gaisa pārvadājumus. Ja šādu konsultāciju laikā viena Līgumslēdzēja Puse konstatē, ka otra Līgumslēdzēja Puse neievēro un efektīvi nepiemēro drošuma standartus un prasības, kas atbilstu vismaz minimālajiem standartiem, kurus nosaka saskaņā ar Konvenciju, tad par šiem jautājumiem un par pasākumiem, kuri uzskatāmi par nepieciešamiem, lai ievērotu šos minimālos standartus, tā var paziņot šai otrajai Līgumslēdzējai Pusei, kurai jāveic nepieciešamie pasākumi, lai novērstu pārkāpumus. Katra Līgumslēdzēja Puse ir tiesīga apturēt, atcelt vai ierobežot otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām izsniegto pārvadājumu atļauju, ja otra Līgumslēdzēja Puse pieņemamā termiņā neveic nepieciešamos pasākumus.

## 14. pants Aviācijas drošība

1. Katra Līgumslēdzēja Puse apliecina, ka tās saistības pret otru Līgumslēdzēju Pusi aizsargāt civilās aviācijas drošību pret nelikumīgu iejaukšanos veido šā Nolikuma neatņemamu sastāvdaļu.

2. Katrai Līgumslēdzējai Pusei jādarbojas saskaņā ar aviācijas drošības prasībām, kuras paredzētas Konvencijā par noziegumiem un dažām citām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta 1963. gada 14. septembrī Tokijā, Konvencijā par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kura parakstīta 1970. gada 16. decembrī Hāgā, Konvencijā par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta 1971. gada 23. septembrī Monreālā un Protokolā par cīņu pret nelikumīgu vardarbību lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kurš papildina 1971. gada 23. septembrī Monreālā parakstīto Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību un kurš parakstīts 1988. gada 24. februārī Monreālā.

3. Katra Līgumslēdzēja Puse pēc otras Līgumslēdzējas Puses pieprasījuma sniedz tai visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu civilās aviācijas gaisa kuģa sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpju, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošību un jebkurus citus draudus civilās aviācijas drošībai.

4. Līgumslēdzējas Puses savstarpējās attiecībās ievēro Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas noteiktos un Konvencijas pielikumos paredzētos aviācijas drošības noteikumus. Katra Līgumslēdzēja Puse pieprasa, lai tās reģistrā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatanti vai gaisa kuģu ekspluatanti, kuru mītnes vai darbības vieta ir tās teritorijā, vai tās teritorijā esošo lidostu ekspluatanti darbotos saskaņā ar minētajiem aviācijas drošības noteikumiem.

5. Katra Līgumslēdzēja Puse piekrīt, ka otra Līgumslēdzēja Puse ir tiesīga pieprasīt, lai tās gaisa kuģu ekspluatanti ievērotu šā panta 4. punktā minētos aviācijas drošības noteikumus, gaisa kuģim ierodoties šīs otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, to atstājot vai uzturoties tajā. Katrai Līgumslēdzējai Pusei jānodrošina, lai tās valsts teritorijā tiktu veikti attiecīgi efektīvi pasākumi gaisa kuģu aizsardzībai un pasažieru, apkalpes, pasažierieku:

klātesošās bagāžas, bagāžas, kravas pasta un gaisa kuģa krājumu pārbaudi pirms iekāpšanas un iekraušanas vai tās laikā. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ar sapratni jāuztver otras Līgumslēdzējas Puses prasība veikt sevišķus drošības pasākumus, lai novērstu īpašus draudus.

6. Ja notikusi nelikumīga gaisa kuģa sagrābšana vai ir tās draudi vai veiktas citas nelikumīgas darbības, kuras apdraud šā gaisa kuģa, pasažieru un apkalpes, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošību, katra Līgumslēdzēja Puse palīdz otrai Līgumslēdzējai Pusei, atbilstot sakaru līdzekļu izmantošanu un veicot citus attiecīgus pasākumus, lai ātri un droši novērstu šādu incidentu vai tā draudus.

### 15. pants Konsultācijas

1. Abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas ciešas sadarbības garā periodiski savstarpēji konsultējas, lai nodrošinātu šā Nolīguma un tam pievienotā Maršrutu saraksta pienācīgu izpildi.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse ir tiesīga pieprasīt konsultācijas, kuras var notikt mutiski vai rakstveidā un kurām jāsākas trīsdesmit (30) dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas dienas, ja Līgumslēdzējas Puses nav vienojušās par ko citu.

### 16. pants Grozījumi

1. Ja viena Līgumslēdzēja Puse vēlas grozīt jebkādas šā Nolīguma noteikumus, tā var pieprasīt konsultācijas ar otru Līgumslēdzēju Pusi; šīm konsultācijām, kuras sarunu veidā vai apmainoties ar vēstulēm var veikt aviācijas institūcijas, jāsākas sešdesmit (60) dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, ja Līgumslēdzējas Puses nav vienojušās par ko citu. Šādā veidā saskaņotie grozījumi stājas spēkā pēc to parakstīšanas saskaņā ar katras Līgumslēdzējas Puses valsts tiesību normām un tiek apstiprināti, apmainoties ar diplomātiskajām notām.

2. Grozījumi šā Nolīguma Maršrutu sarakstā var tikt izdarīti pēc Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūciju tiešas vienošanās, un tie stājas spēkā pēc apmaiņas ar attiecīgām vēstulēm.

## 17. pants Strīdu izšķiršana

1. Ja Līgumslēdzējām Pusēm ir domstarpības par šā Nolīguma iztulkošanu vai piemērošanu, Līgumslēdzējām Pusēm vispirms jācenšas tās nokārtot sarunu ceļā.

2. Ja Līgumslēdzējas Puses nevar domstarpības novērst sarunu ceļā, tās var vienoties, ka strīda izšķiršana tiek uzticēta kādai personai vai organizācijai, vai arī pēc vienas Līgumslēdzējas Puses pieprasījuma triju tiesnešu šķīrējtiesai, kurai katra Līgumslēdzēja Puse ieceļ vienu tiesnesi un trešo tiesnesi ieceļ abi minētie tiesneši. Katrai Līgumslēdzējai Pusei savs šķīrējtiesas tiesnesis jāieceļ sešdesmit (60) dienu laikā pēc dienas, kad diplomātiskā ceļā ir saņemta otras Līgumslēdzējas Puses prasība par strīda izšķiršanu šķīrējtiesā, un trešais tiesnesis jāieceļ nākošo sešdesmit (60) dienu laikā.

Ja viena Līgumslēdzēja Puse noteiktajā laikā neieceļ savu tiesnesi vai ja trešais tiesnesis nav iecelts noteiktajā laikā, katra Līgumslēdzēja Puse var lūgt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes prezidentu iecelt nepieciešamo šķīrējtiesas tiesnesi. Jebkurā gadījumā trešajam šķīrējtiesas tiesnesim jābūt trešās valsts pilsonim, tam jāveic šķīrējtiesas priekšsēdētāja pienākumi un jānosaka vieta, kur notiks šķīrējtiesa. Ja prezidents uzskata, ka viņš ir tādas valsts pilsonis, kura nav uzskatāma par neitrālu šajā strīdā, vecākais viceprezidents, kuru minēto iemeslu dēļ nevar noraidīt, veic nepieciešamo iecelšanu.

3. Katra Līgumslēdzēja Puse sedz sava tiesneša izdevumus un izmaksā tam atlīdzību, trešā tiesneša atalgojumu un izdevumus, kā arī šķīrējtiesas darbības izmaksas Līgumslēdzējas Puses sedz vienādās daļās.

4. Līgumslēdzējas Puses apņemas izpildīt lēmumus, kuri pieņemti saskaņā ar šā panta 2.punktu.

5. Ja un kamēr viena Līgumslēdzēja Puse nav izpildījusi jebkuru saskaņā ar šā panta 2. punktu pieņemtu lēmumu, otrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības ierobežot, apturēt vai anulēt tiesības un priekšrocības, kuras, pamatojoties uz šo Nolīgumu, ir piešķirtas lēmumu nepildošajai Līgumslēdzējai Pusei vai tās nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām.

## **18. pants** **Nolīguma pārtraukšana**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse var jebkurā laikā rakstiski paziņot otrai Līgumslēdzējai Pusei par savu lēmumu pārtraukt šo Nolīgumu; šāds paziņojums vienlaikus jānosūta Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Šādā gadījumā Nolīgums tiek uzskatīts par pārtrauktu divpadsmit (12) mēnešus pēc tam, kad otra Līgumslēdzēja Puse ir saņēmusi šādu paziņojumu, ja nav panākta vienošanās par minētā paziņojuma atsaukšanu līdz šā termiņa beigām.

2. Ja otra Līgumslēdzēja Puse neapstiprina paziņojuma saņemšanu, paziņojums tiek uzskatīts par saņemtu četrpadsmit (14) dienas pēc tam, kad to saņēmusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija.

## **19. pants** **Atbilstība daudzpusējām konvencijām**

1. Ja stājas spēkā abu Līgumslēdzēju Pušu ratificēta daudzpusēja konvencija, kas attiecas uz šajā Nolīgumā regulētajiem jautājumiem, spēkā ir šīs konvencijas noteikumi.

2. Saskaņā ar šā Nolīguma 15. pantu var tikt veiktas konsultācijas, lai noteiktu, ciktāl daudzpusējās konvencijas noteikumi ietekmē šo Nolīgumu.

## **20. pants** **Reģistrācija**

Šis Nolīgums un jebkuri tā grozījumi jāreģistrē Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

## **21. pants** **Nolīguma termiņš, stāšanās spēkā**

1. Šis Nolīgums ir noslēgts uz pieciem (5) gadiem. Ja neviena Līgumslēdzēja Puse divpadsmit (12) mēnešus pirms minēto piecu (5) gadu termiņa beigām nepaziņo par šā Nolīguma pārtraukšanu, tas ir spēkā uz nenoteiktu laiku.



2. Līgumslēdzējas Puses, apmainoties ar diplomātiskajām notām, paziņo viena otrai, ka ir izpildītas visas attiecīgās prasības, lai šis Nolīgums stātos spēkā. Nolīgums stājas spēkā dienā, kad saņemta pēdējā nota.

To apliecinot, savu valdību pienācīgi pilnvaroti pārstāvji ir parakstījuši šo Nolīgumu.

Paraksts Rīgā 1996. gada "9." septembrī divos oriģināleksemplāros latviešu, lietuviešu un angļu valodā, visi trīs teksti ir autentiski. Ja rodas domstarpības par šā Nolīguma iztulkošanu un piemērošanu, priekšroka dodama tekstam angļu valodā.

Latvijas Republikas valdības  
vārdā :



Lietuvas Republikas valdības  
vārdā :



Latvijas Republikas valdības un  
Lietuvas Republikas valdības  
Nolīguma  
par gaisa satiksmi

## MARŠRUTU SARAKSTS

1. Latvijas Republikas nozīmētajām aviokompānijām ir tiesības veikt gaisa satiksmi šādos maršrutos:

**punkti Latvijā - punkti Lietuvā - punkti aiz Lietuvas robežām un otrādi.**

2. Lietuvas Republikas nozīmētajām aviokompānijām ir tiesības veikt gaisa satiksmi šādos maršrutos:

**punkti Lietuvā - punkti Latvijā - punkti aiz Latvijas robežām un otrādi.**

3. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija vai aviokompānijas var veikt lidojumus uz punktiem aiz otras valsts robežām, ja netiek izmantotas piektās brīvības tiesības.

Piektās brīvības tiesības var tikt piešķirtas tikai pēc abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūciju vienošanās.

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

## LATVIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĒS IR LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĒS SUTARTIS DĒL ORO SUSISIEKIMO

Latvijos Respublikos Vyriausybē ir Lietuvos Respublikos Vyriausybē, toliau vadinamos "Susitariančiomis šalimis", siekdamos pagal Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, pradėtą pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., sudaryti Sutartį reguliariam oro susisiekimui tarp jų atitinkamų teritorijų ir už jų ribų pradėti bei reguliuoti civilinės aviacijos veiklą, susitarė:

### 1 straipsnis SAVOKOS

1. Šioje Sutartyje ir jos Maršrutų tvarkaraštyje, jei kontekste nenumatoma kitaip:

a) terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, pradėtą pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., ir bet kurį šios Konvencijos Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, ir bet kurį Konvencijos arba Priedų pakeitimą, padarytą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, ir pritartą abiejų Susitariančių Šalių;

b) terminas "aeronautikos vadovybės" reiškia:

- Latvijos Respublikos atveju - Transporto ministeriją;
- Lietuvos Respublikos atveju - Susisiekimio ministeriją;

- arba abiem atvejais - bet kurį asmenį ar instituciją, įgaliotą vykdyti funkcijas, kurias šiuo metu atlieka minėtos vadovybės;

c) terminas "paskirtoji aviakompanija" reiškia - aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šios Sutarties 3 straipsnį eksploatuoti apibrėžtus maršrutus pagal šios Sutarties Maršrutų tvarkaraštį;

d) terminai "teritorija", "oro susisiekimas", "tarptautinis oro susisiekimas", "aviakompanija" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, nurodytas Konvencijos 2 ir 96 straipsniuose;

e) terminas "tarifas" reiškia:

i) mokėjimą, kurį aviakompanija ima arba gali imti už keleivių ir jų bagažo vežimą reguliariu oro susisiekimu;

ii) aviakompanijų siūlomų paslaugų, kurios papildo šiuos vežimus, rinkliavas ir sąlygas;

iii) mokėjimą, kurį aviakompanija ima arba gali imti už krovinių (išskyrus paštą) vežimą reguliariu oro susisiekimu;

iv) komisinius, kuriuos aviakompanija moka agentams už reguliaraus oro susisiekimu bilietų pardavimą keleiviams ir jų bagažui vežti arba už važtaraščių išrašymą;

v) sąlygas, kuriomis šie tarifai ir bet kuri papildoma nauda, gauta iš to, galioja arba yra taikomi.

f) terminas "naudotojo rinkliava" reiškia - rinkliavą, kurią aviakompanijos moka kompetentingai institucijai už orlaivių, jų įgulų, keleivių ir krovinių naudojimąsi oro uostu arba oro navigacijos įranga.

g) terminas "talpa" reiškia:

- orlaivio atžvilgiu - šio orlaivio apkrovimą visame maršrute arba jo dalyje;
- sutarto susisiekimo atžvilgiu - šiame susisiekime naudojamo orlaivio talpą, padaugintą iš skrydžių, kuriuos šis orlaivis atlieka per tam tikrą laiką visame maršrute arba jo dalyje, dažnio.

h) terminai "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžtas maršrutas" reiškia - tarptautinį oro susisiekimą, vykdomą pagal šios Sutarties 2 straipsnį, ir maršrutą, apibrėžtą Maršrutų tvarkaraštyje.

2. Kiekvieno šios Sutarties straipsnio pavadinimas turi tik nurodomąjį ir pagalbinį pobūdį, bet jokių būdu neriboja arba nenustato šios Sutarties tikslų ir ketinimų.

## 2 straipsnis SUSISIEKIMO TEISĖS

1. Kiekviena Susitariančioji šalis suteikia kitai Susitariančiai šaliai šias teises, susijusias su pastarosios Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinio oro susisiekimo vykdymu:

a) nenutūpiant perskristi jos teritoriją;

b) nutūpti minėtoje teritorijoje nekomerciniais tikslais;

c) nutūpti minėtoje teritorijoje šios Sutarties Maršrutų tvarkaraštyje apibrėžtuose punktuose bei įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinius bei pašta, atskirai arba kartu.

2. Kiekvienos Susitariančios šalies aviakompanijos, kurios nėra paskirtos pagal šios Sutarties 3 straipsnį, vykdydamos reguliariu oro susisiekimu taip pat naudosis šio straipsnio 1 punkto a) ir b) papunkčiuose numatytomis teisėmis.

3. Niekas šiame straipsnyje nesuteikia vienos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai lengvatos paimti kitos Susitariančios šalies teritorijoje keleivius, krovinius ir pašta, gabenamus už užmokestį arba pagal nuomos sutartį, ir vežti juos į kitą šios Susitariančios šalies teritorijos punktą.

### 3 straipsnis AVIAKOMPANIJŲ PASKYRIMAS

1. Kiekviena Susitarianti šalis turi teisę raštu paskirti kitai Susitariančiai šaliai aviakompaniją ar aviakompanijas sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti. Tačiau šios Sutarties Maršrutų tvarkaraštyje apibrėžtam atkiram maršruti eksploatuoti, kiekviena Susitarianti šalis gali paskirti tik vieną aviakompaniją.
2. Kiekviena Susitarianti šalis turi teisę atšaukti arba pakeisti šį paskyrimą.
3. Gavusi tokį raštišką paskyrimą, kita Susitarianti šalis pagal šio straipsnio 4 ir 5 punktus, nedelsdama turi suteikti paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms atitinkamus eksploatavimo įgaliojimus.
4. Vienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė gali reikalauti, kad kitos Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, jog ji pasiruošusi vykdyti įstatymų ir kitų teisės aktų reikalavimus, kuriuos ši vadovybė paprastai ir pagrįstai taiko tarptautiniam oro susisiekimui pagal Konvenciją.
5. Kiekviena Susitarianti šalis turi teisę nesuteikti šio straipsnio 3 punkte minimo eksploatavimo įgaliojimo arba kelti tokias sąlygas, kurios, jos nuomone, reikalingos paskirtajai aviakompanijai naudojantis teisėmis, numatytomis šios Sutarties 2 straipsnyje, bet kuriuo atveju, jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso šią aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai šaliai ar jos piliečiams, ar abiem kartu.
6. Tokiu būdu paskirta ir įgaliota aviakompanija gali bet kuriuo metu pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad ji laikysis visų šios Sutarties sąlygų, įskaitant tai, kad šiam susisiekimui galioja tarifai, nustatyti pagal šios Sutarties 9 straipsnį.

### 4 straipsnis ATŠAUKIMAS, SUSTABDYMAS IR SĄLYGŲ IŠKĖLIMAS

1. Kiekviena Susitarianti šalis turi teisę nesuteikti arba atšaukti eksploatavimo įgaliojimą arba sustabdyti šios Sutarties 2 straipsnyje numatytas kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos teises, arba kelti tokias sąlygas, kurios, jos manymu, yra reikalingos naudojantis šiomis teisėmis:
  - a) kai ši aviakompanija nesilaiko šias teises suteikiančios Susitariančios šalies įstatymų arba kitų teisės aktų;
  - b) kai aviakompanija kitaip pažeidžia šios Sutarties reikalavimus;
  - c) bet kuriuo atveju, kai ji neįsitikinusi, kad didžioji šios paskirtosios aviakompanijos nuosavybės dalis arba veiksminga kontrolė priklauso šią aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai šaliai arba jos piliečiams, arba abiem kartu.

2. Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ir kitų teisės aktu pažeidinėjimui, nebūtina nedelsiant atšaukti arba sustabdyti šio straipsnio 1 punkte minimą eksploataavimo įgaliojimą arba kelti jam sąlygas, šia teise turi būti pasinaudojama tik pasikonsultavus su kita Susitariančia šalimi. Šiuo atveju konsultacijos turi įvykti per trisdešimt (30) dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianči šalis gavo šį raštišką reikalavimą.

#### **5 straipsnis** **NAUDOTOJO RINKLIAVOS**

Rinkliavos, kurios vienos iš Susitariančių šalių teritorijoje imamos iš kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivių už naudojimąsi oro uostais ir kita aviacine įranga neturi būti didesnės už tas, kurias moka nacionalinės aviakompanijos orlaiviai, naudojami tokiame pačiame tarptautiniame oro susisiekime.

#### **6 straipsnis** **MUTTAI**

1. Bet kurios Susitariančios šalies paskirtųjų aviakompanijų orlaiviai, naudojami tarptautiniam oro susisiekimui, taip pat nuolatinė jų įranga, kuro ir tepalų atsargos bei orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir tabako gaminius), esančios šiuose orlaiviuose, turi būti atleidžiamos nuo visų muitų mokesčių, patikrinimo rinkliavų ir kitų mokesčių ar rinkliavų, jei ši įranga ir atsargos atvežamos į kitos Susitariančios šalies teritoriją ir lieka orlaiviuose iki jų išgabenimo atgal.

2. Taip pat nuo šio straipsnio 1 punkte minimų muitų, mokesčių ir rinkliavų, išskyrus rinkliavas, susijusias su aptarnavimo išlaidomis, bus atleidžiama:

a) orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir tabako gaminius), įvežtos arba patiektos Susitariančios šalies teritorijoje nustatytų dydžių ribose ir skirtos naudoti išskrendančiame kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivyje, atliekančiame tarptautinį oro susisiekimą;

b) atsarginės dalys, įskaitant variklius, įvežtos į Susitariančios šalies teritoriją kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautiniam oro susisiekimui naudojamo orlaivio techninei priežiūrai arba remontui;

c) kuras, tepalai ir suvartojamosios techninės atsargos, įvežtos į arba patiektos Susitariančios šalies teritorijoje ir skirtos naudoti kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivyje, naudojamame tarptautiniam oro susisiekimui, net jei šios atsargos skirtos naudoti daliai kelionės, vykdomos per teritoriją Susitariančios šalies, kurioje jos paimtos į orlaivį.

3. Šio straipsnio 2 punkte nurodytą įrangą ir atsargas gali būti pareikalauta pateikti atitinkamos institucijos priežiūrai arba kontrolei.

4. Taip pat nuo visų muitų ir mokesčių abipusiai atleidžiama reklaminė ir informacinė medžiaga, taip pat vežimo dokumentai, kuriuos naudoja paskirtoji aviakompanija, išskyrus rinkliavas, susijusias su aptarnavimo išlaidomis.

5. Nuolatinė orlaivio įranga, taip pat medžiagos ir atsargos, esančios bet kurios susitariančios šalies orlaivyje, gali būti iškrautos kitos susitariančios šalies teritorijoje tik šios teritorijos muitinei leidus. Šiuo atveju, jos gali būti pateiktos minėtos institucijos priežiūrai iki jų išgabavimo atgal arba kitokio panaudojimo pagal muitinės taisykles.

6. Bagažas ir kroviniai, gabunami tiesioginiu tranzitu per Susitariančios šalies teritoriją, atleidžiami nuo muitų, akcizo mokesčių ir panašių mokesčių bei rinkliavų, nesusijusių su aptarnavimo išlaidomis atvykstant.

#### 7 straipsnis

##### Įstatymų ir kitų teisės aktų taikymas

1. Vienos Susitariančios šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su orlaivių eksploatavimu ir navigacija, turi laikytis kitos Susitariančios šalies aviakompanijų orlaiviai, įskrisdami, būdami arba išskrisdami iš pirmosios Susitariančios šalies teritorijos.

2. Vienos Susitariančios šalies įstatymai ir kiti teisės aktai, susiję su įvažiavimu, dokumentų tvarkymu, tranzitu, imigracija, pasais, muitine ir karantinu, bus taikomos kitos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms, jų įguloms, keleiviams, kroviniui ir paštui, jiems keliaujant tranzitu, atvykstant, išvykstant ir būnant šios Susitariančios šalies teritorijoje.

3. Keleiviai, vykstantys tranzitu per vienos iš Susitariančių šalių teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui skirtos oro uosto teritorijos, turės praeiti tik supaprastintą muitų ir imigracijos kontrolę, išskyrus tuos atvejus, kai taikomos saugumo priemonės prieš nusikaltimus ir oro piratavimą.

#### 8 straipsnis

##### TALPOS SĄLYGOS

1. Kiekvienos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos turės teisingas ir lygias galimybes vykdyti oro susisiekimą bet kuriuo maršrutu, apibrėžtu šios Sutarties Maršrutų tvarkaraštyje.

2. Vienos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą šios Sutarties Maršrutų tvarkaraštyje apibrėžtais maršrutais, turi atsižvelgti į kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos ar aviakompanijų interesus, kad nepakenktų pastarosios aviakompanijos ar aviakompanijoms atliekamam oro susisiekimui.

3. Svarbiausias paskirtosios aviakompanijos atliekamo sutarto susisiekimo tikslas yra suteikti talpą, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus poreikius keleiviams, paštui ir kroviniams vežti iš arba į aviakompaniją paskyrusios Susitariančios šalies teritoriją.

4. Apibrėžtuose maršrutuose pateikiama talpa turi būti tokia, kokią kartkartėmis bendrai nustato Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės.

### **9 straipsnis TARIFAI**

1. Tarifai, kuriuos paskirtoji aviakompanija ima bet kuriame sutartame susisiekime, turi būti nustatomi pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus svarbius faktorius, tokius kaip eksploataavimo išlaidos, pagrįstas pelnas, paslaugos standartai, konkurencijos sąlygos ir rinka, taip pat transporto naudotojų interesai. Aeronautikos vadovybės gali nepatvirtinti tarifo tik tuo atveju, jei jis neatitinka minėtų principų. Šie tarifai turi būti patvirtinti pagal kitus šio straipsnio reikalavimus.

2. Dėl tarifų, minimų šio straipsnio 1 punkte, kiekvienam apibrėžtam maršrutui gali susitarti paskirtosios aviakompanijos. Tačiau, ši susitarimo sąlyga nėra privaloma tarifų pateikimui bei nustatymui.

3. Kiekvienas tarifas turi būti pateiktas tvirtinimui abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybėms prieš trisdešimt (30) dienų iki pasiūlytos jų įsigaliojimo dienos. Abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės gali tarpusavio susitarimu sutrumpinti šį terminą.

4. Kiekvieną pasiūlytą tarifą kiekvienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė gali patvirtinti bet kuriuo metu. Jei Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė nepraneša apie patvirtinimą, jis bus laikomas patvirtintu, jei šios Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė per dvidešimt (20) dienų nuo pateikimo dienos nepraneša raštu apie siūlomo tarifo nepatvirtinimą. Tačiau, nepatvirtinimo atveju aeronautikos vadovybės gali, bet kuriai iš jų reikalaujant, nustatyti tarifą susitarimu.

5. Jei aeronautikos vadovybės negali susitarti dėl tarifo pagal šio straipsnio 4 punktą, ginčas, bet kurios iš jų reikalavimu, gali būti išspręstas pagal šios Sutarties 17 straipsnio reikalavimus.

Kiekvienas tarifas, nustatytas pagal šio straipsnio reikalavimus, lieka galioti, kol pagal šio straipsnio reikalavimus bus pakeistas nauju tarifu. Jei abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės nėra susitarusios kitaip, tarifo galiojimas pagal šį punktą negali būti pratęstas ilgiau kaip dvylikai (12) mėnesių po tos dienos, kai jis turėjo netekti galios.

### **10 straipsnis KOMERCINĖS IR FINANSINĖS SĄLYGOS**

Kiekviena Susitariananti šalis abipusiai suteikia kitos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms teisę laikyti jos teritorijoje įstaigas ir atstovus, įskaitant administracinį, komercinį ir techninį personalą, kurio gali prireikti paskirtosios aviakompanijos reikmėms.



Kiekvienos Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos turi teisę os Susitariančios šalies teritorijoje tiesiogiai arba per agentus dalyvauti vežimo oru rdavime. Susitariančios šalys, lygiateisiškumo pagrindu, neapribos kiekvienos Susitariančios šalies paskirtųjų aviakompanijų teisės parduoti ir bet kuriam asmeniui pirkti šį vežimą.

3. Minėta veikla turi būti atliekama pagal kitos Susitariančios šalies įstatymus ir kitus teisės aktus.

4. Atsiskaitymai ir mokėjimai tarp Susitariančių šalių paskirtųjų aviakompanijų turi būti atliekami pagal galiojančios tarp abiejų šalių sutarties dėl mokėjimų reikalavimus. Jei sutartyje dėl mokėjimų nėra atitinkamų reikalavimų, minėti atsiskaitymai ir mokėjimai turi būti atliekami pagal įstatymus ir kitus teisės aktus, galiojančius jų teritorijose.

5. Susitariančių šalių paskirtosios aviakompanijos turi teisę laisvai pervesti išlaidas viršijančias pajamas, gautas pardavimo teritorijoje. Į šį gryną pervedimą įeina pajamos, kurios tiesiogiai arba per agentus yra gautos pardavus oro transporto paslaugas bei pagalbines arba papildomas paslaugas, taip pat palūkanos, gautos kol šios pajamos yra deposite.

6. Šių pajamų keitimas ir pervedimas turi būti atliktas pagal valiutos keitimo kursą, galiojantį pajamų pateikimo pakeitimui ir pervedimui metu, ir neturi būti apmokestinami išskyrus rinkliavas, kurias paprastai ima bankas už šį pakeitimą ir pervedimą.

#### 11 straipsnis

### SKRYDŽIŲ TVARKARAŠČIŲ PATVIRTINIMAS

1. Kiekvienos Susitariančios šalies aviakompanija ar aviakompanijos, prieš trisdešimt (30) dienų iki veiklos pradžios, turi pateikti kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei patvirtinimui savo skrydžių programas (vasaros ir žiemos sezonams). Į programą turi būti įtraukti tvarkaraščiai, susisiekimo dažnis, naudojamų orlaivių tipai ir pateikiamų sėdimųjų vietų skaičius. Kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė turi per dvidešimt (20) dienų raštu informuoti aviakompaniją ar aviakompanijas apie savo teigiamą ar neigiamą sprendimą.

2. Kiekvienas vėlesnis pakeitimas turi būti pateiktas tvirtinimui kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei.

3. Prašymus leisti atlikti papildomus skrydžius, vienos Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija gali pateikti tvirtinimui tiesiogiai kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei.

## 12 straipsnis KEITIMASIS STATISTIKA

Kiekvienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė, pareikalavus, pateiks kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei periodinius arba kitokius statistinius duomenis, kurių pagrįstai gali prirėikti paskirtosios aviakompanijos ar aviakompanijų vykdomo sutarto susisiekimo talpai apžvelgti. Ši informacija turi apimti, kiek tai galima, duomenis apie eismo pradžią ir pabaigą.

## 13 straipsnis SAUGA

1. Kiekviena Susitariananti šalis pagal šią Sutartį vykdomo oro susisiekimo atžvilgiu pripažįsta galiojančiais tinkamumo skraidyti sertifikatus, kompetencijos sertifikatus ir licencijas, kurias išdavė arba pripažino galiojančiomis kita Susitariananti šalis, su sąlyga, kad reikalavimai šiems sertifikatams arba licencijoms atitinka minimalius standartus, nustatytus pagal Konvenciją. Tačiau kiekviena Susitariananti šalis skrydžiams virš savo teritorijos, gali nepripažinti galiojančiais kompetencijos sertifikatus ir licencijas, kurias jos piliečiams suteikė arba pripažino galiojančiais kita Susitariananti šalis.

2. Kiekviena Susitariananti šalis gali reikalauti konsultacijų dėl saugos standartų, kuriuos kita Susitariananti šalis taiko aeronautinei įrangai, įguloms, orlaiviams, taip pat saugumo reikalavimų paskirtųjų aviakompanijų veiklai. Jei, šiose konsultacijose viena Susitariananti šalis nustato, kad kita Susitariananti šalis šiose srityse neefektyviai laikosi ir prižiūri saugos standartų ir reikalavimų, nustatomų pagal minimalius standartus, numatytus Konvencijoje, kita Susitariananti šalis turi pranešti apie tai ir apie priemones, kurių reikia imtis, kad būtų atitinkama šiems minimaliems standartams, o kita Susitariananti šalis turi imtis atitinkamų koreguojančių veiksmų. Kiekviena Susitariananti šalis pasilieka teisę kitos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms nesuteikti, atšaukti arba apriboti eksploatavimo įgaliojimą, jei kita Susitariananti šalis per pagrįstą laiką nesiiima šių atitinkamų veiksmų.

## 14 straipsnis AVIACINIS SAUGUMAS

1. Kiekviena Susitariananti šalis dar kartą patvirtina, kad jos įsipareigojimas kitai Susitariančiai šaliai ginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų yra sudėtinė šios Sutarties dalis.

2. Kiekviena Susitariananti šalis ypač veiks pagal aviacijos saugumo reikalavimus, numatytus Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytoje 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, Konvencijoje dėl kovos su neteisėtu orlaivių pagrobimu, pasirašytoje 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, Konvencijoje dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytoje 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, ir Protokole dėl kovos su neteisėtais smurto veiksmais, padarytais tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose, pasirašytame 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje,

papildančiame Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, priimtą Monrealyje 1971 m. rugsėjo 23 d.

3. Kiekviena Susitarianči šalis, paprašyta, suteiks kitai Susitariančiai šaliai bet kokią reikiamą pagalbą neteisėtam orlaivių pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems pavojų tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ir aeronavigacinės įrangos saugumui, taip pat bet kuriai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui išvengti.

4. Tarpusavio santykiuose Susitariančios šalys veiks pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus, sudarančius Konvencijos Priedus. Kiekviena Susitarianči šalis reikalauja, kad jos registro orlaivių naudotojai arba orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė veiklos arba nuolatinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, taip pat jos teritorijoje esančių oro uostų naudotojai veiktų pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus.

5. Kiekviena Susitarianči šalis sutinka, kad orlaivių naudotojų gali būti reikalaujama laikytis šio straipsnio 4 punkte numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, kuriuos kita Susitarianči šalis kelia atvykimui, išvykimui ir buvimui jos teritorijoje. Kiekviena Susitarianči šalis užtikrins, kad jos teritorijoje būtų taikomos atitinkamos priemonės orlaiviams apsaugoti ir keleiviams, įgulai, rankiniam bagažui, bagažui, kroviniui, paštui ir orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinimą arba pakrovimą ir jo metu. Kiekviena Susitarianči šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios šalies prašymą, kilus ypatingai grėsmei, imtis specialių saugumo priemonių.

6. Kai įvyksta incidentai, susijęs su neteisėtu civilinių orlaivių pagrobimu, arba kyla tokio incidento grėsmė, taip pat grėsmė, susijusi su kitokiais neteisėtais veiksmais prieš orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų arba aeronavigacinės įrangos saugumą, kiekviena Susitarianči šalis padės kitai Susitariančiai šaliai palengvindama ryšį ir imsis kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių greitai ir saugiai likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.

### 15 straipsnis KONSULTACIJOS

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosis, siekdamos užtikrinti šios Sutarties ir jos Maršrutų tvarkaraščio reikalavimų vykdymą.

2. Kiekviena Susitarianči šalis turi teisę reikalauti konsultacijų, kurios gali vykti žodžiu arba raštu ir prasidės per trisdešimt (30) dienų nuo reikalavimo gavimo dienos, jei Susitariančios šalys nesustos kitaip.

### 16 straipsnis PAKEITIMAI

1. Jei kurios nors Susitariančios šalies manymu reikia pakeisti bet kurią šios Sutarties sąlygą, ji gali reikalauti konsultacijų su kita Susitariančia šalimi. Šios konsultacijos, kurias turi teisę surengti aeronautikos vadovybės žodžiu arba raštu, prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo reikalavimo gavimo dienos, jei Susitariančios šalys nesusitars kitaip. Bet kurie taip sutarti pakeitimai įsigalios, kai bus patvirtinti pagal abiejų Susitariančių šalių procedūras, numatytas nacionaliniais įstatymais, ir bus pasikeista diplomatinėmis notomis.

2. Šios Sutarties Maršrutų tvarkaraščio pakeitimai gali būti padaryti tiesioginiu Susitariančių šalių aeronautikos vadovybių susitarimu ir įsigalios pasikeitus atitinkamais raštais.

### 17 straipsnis GINČŲ SPRENDIMAS

1. Jei tarp Susitariančių šalių kyla bet koks ginčas dėl šios Sutarties aiškiniimo arba taikymo, Susitariančios šalys pirmiausia mėgins išspręsti jį derybomis.

2. Jei Susitariančios šalys negali išspręsti ginčo derybomis, jos gali susitarti pateikti jį spręsti asmeniui arba institucijai, arba vienos iš Susitariančių šalių reikalavimu, perduoti jį trijų arbitrų trečiųjų teismui. Po vieną arbitrą skiria kiekviena Susitarianči šalis, o trečiąjį pasirenka abu paskirtieji arbitrai. Kiekviena Susitarianči šalis turi paskirti arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo kitos Susitariančios šalies reikalavimo pateikti ginčą trečiųjų teismui gavimo diplomatiniais kanalais. Trečiasis arbitras turi būti paskirtas per kitas šešiasdešimt (60) dienų. Jei bet kuri Susitarianči šalis nepaskirs arbitro per nustatytą laikotarpį arba, jei per nurodytą laiką nepasirenkamas trečiasis arbitras, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos prezidentas, bet kuriai Susitariančiai šaliai paprašius, gali paskirti atitinkamą arbitrą. Visais atvejais trečiasis arbitras turi būti trečiosios valstybės pilietis, pirmininkauti trečiųjų teismui ir numatyti posėdžiavimo vietą. Jei prezidentas nusprendžia, kad jis yra pilietis tos valstybės, kuri negali būti laikoma neutralia ginčo atžvilgiu, paskyrimus turi atlikti Vyriausiasis viceprezidentas, kuris nėra nušalinamas šiuo pagrindu.

3. Kiekviena Susitarianči šalis turi padengti savo arbitro išlaidas ir užmokestį, o užmokestį trečiajam arbitrai bei išlaidas, susijusias su jo veikla bei trečiųjų teismo veikla, Susitariančios šalys padengia po lygiai.

4. Susitariančios šalys įsipareigoja vykdyti visus sprendimus, priimtus pagal šio straipsnio 2 punktą.

5. Jei kuri nors Susitarianči šalis nevykdo sprendimo, priimto pagal šio straipsnio 2 punktą, kita Susitarianči šalis gali apriboti, sustabdyti arba atšaukti teises ar privilegijas, kurios šia Sutartimi suteikiamos kitai Susitariančiai šaliai arba paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms - pažeidėjoms.

**18 straipsnis**  
**NUTRAUKIMAS**

1. Kiekviena Susitarianti šalis gali bet kuriuo metu raštu pranešti kitai Susitariančiai šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį. Šis pranešimas tuo pačiu metu turi būti perduotas ir Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai. Šiuo atveju Sutartis nutrūks per dvylika (12) mėnesių nuo tos dienos, kai kita Susitarianti šalis gaus pranešimą, jei jis susitarimu nebus atšauktas nesibaigus šiam terminui.

2. Nesant kitos Susitariančios šalies patvirtinimo, kad ji gavo pranešimą, bus manoma, kad jis gautas po keturiolikos (14) dienų kai ji gavo Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

**19 straipsnis**  
**ATITIKIMAS DAUGIAŠALĖMS KONVENCIJOMS**

1. Jei abiem Susitariančiom šalim įsigalioja daugiašalė aviacijos konvencija, susijusi su bet kuriuo šios Sutarties klausimu, bus taikomos šios konvencijos sąlygos.

2. Pagal šios Sutarties 15 straipsnį gali būti surengtos konsultacijos, kurių tikslas - nustatyti, kiek daugiašalė konvencija įtakoja šią Sutartį.

**20 straipsnis**  
**REGISTRAVIMAS**

Ši Sutartis ir bet kokie vėlesni jos pakeitimai turi būti įregistruoti Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

**21 straipsnis**  
**ĮSIGALIOJIMAS IR GALIOJIMO TRUKMĖ**

1. Ši Sutartis galios penkeris (5) metus. Jei nė viena Susitarianti šalis nepateiks pranešimo nutraukti Sutartį prieš dvylika (12) mėnesių iki anksčiau minėto penkerių (5) metų termino pabaigos, jos galiojimas pratęsiamas neribotam laikui.

2. Abi Susitariančios šalys pasikeisdamos diplomatinėmis notomis turi pranešti viena kitai, kad įvykdyti jų atitinkami reikalavimai Sutarčiai įsigalioji. Sutartis įsigalios nuo paskutiniosios notos gavimo datos.

Tai patvirtindami, čia pasirašiusieji, būdami tinkamai atitinkamų savo Vyriausybių įgalioti, pasirašė šią Sutartį.

Sudaryta ..... *Rygoje* ..... 1996 m. *rugpjūčio* ..... mėn. *09* d. dviem egzemplioriais latvių, lietuvių ir anglų kalbomis. Visi trys tekstai turi vienodą galią. Kilus nesutarimams dėl šios Sutarties aiškinimo arba taikymo, bus vadovaujama tekstui anglų kalba.

Latvijas Republikos Vyriausybės  
vardu:



Lietuvos Respublikos Vyriausybės  
vardu:



**LATVIJOS RESPUBLIKOS IR LIETUVOS RESPUBLIKOS  
SUTARTIES DĖL ORO SUSISIEKIMO**

**MARŠRUTŲ TVARKARAŠTIS**

1. Latvijos Respublikos paskirtosios aviakompanijos įgaliojamos vykdyti oro susisiekimą šiais maršrutais:

punktai Latvijoje - punktai Lietuvoje - punktai už Lietuvos ribų (abiem kryptim).

2. Lietuvos Respublikos paskirtosios aviakompanijos įgaliojamos vykdyti oro susisiekimą šiais maršrutais:

punktai Lietuvoje - punktai Latvijoje - punktai už Latvijos ribų (abiem kryptim).

3. Bet kurį punktą, esantį už Latvijos ir Lietuvos ribų, kiekvienos Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija (-jos) gali aptarnauti neįnaudodamos penktąją skrydžių laisvės teisę.

Dėl leidimo naudotis penktąją skrydžių laisvės teisę gali susitarti abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės.

## AIR SERVICES AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

The Government of the Republic of Latvia and the Government of the Republic of the Lithuania, hereinafter called "The Contracting Parties",

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,<sup>2</sup> for the purpose of establishing schedule air services between and beyond their respective territories and regulation of civil aviation activities.

Have agreed as follows:

### Article Definitions

- i. For the purpose of this Agreement and its Route Schedule unless the context otherwise requires:
  - a) the term "*the Convention*" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
  - b) the term "*aeronautical authorities*" means in the case of the Republic of Latvia the Ministry of Transport, in the case of the Republic of Lithuania the Ministry of Transport, or in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities;

<sup>1</sup> Came into force on 28 February 1997 by notification, in accordance with article 21.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.



- c) the term "*designated airline*" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the specified routes corresponding to the Route Schedule to this Agreement;
- d) the term "*territory*", "*air service*", "*international air service*", "*airline*", and "*stop for non-traffic purposes*" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "*tariff*" means:
- (i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services;
  - (ii) the charges and conditions for services ancillary to such carriage, which are offered by airliners;
  - (iii) the amount charged or to be charged by an airline for the carriage of cargo (mail excluded) on scheduled air services;
  - (iv) the commission to be paid by an airline to an agent on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage or completing air waybills on scheduled air services;
  - (v) the conditions governing the availability of such tariff and any significant benefits attached to it.
- f) the term "*user charge*" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- g) the term "*capacity*" means
- in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route;
  - in relation to an agreed service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

**h) the terms "agreed service" and "specified route" means international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Route Schedule.**

**2. The headlines of each Article of this Agreement have only reference and auxiliary character and by no means limit or describe the purpose or the intention of the present Agreement.**

## **Article 2 Traffic Rights**

**1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:**

- a) to fly without landing across their territory;**
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purpose;**
- c) to make stops in the said territory at the points specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.**

**2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights in paragraph 1 a) and b) of this Article on scheduled air services.**

**3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.**

## **Article 3 Designation of Article**

**1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. However, each Contracting Party may designate only one airline to operate on any single route in the Route Schedule to this Agreement.**

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designations.

3. On receipt of such a written designation the other Contracting Party shall, subject to paragraph 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorizations.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribe under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

5. Each Contracting Party shall the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 3 of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, in the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating this airline or in its national, or both.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time being to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including tariff established according to Article 9 of this Agreement, and in force in respect of that service.

#### Article 4

#### Revocation, Suspension and Imposition of Conditions

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, in the exercise of these rights:

- a) in the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;
- b) in the case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

- c) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or both.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date, when the other Contracting Party receives such request in writing

### Article 5 User Charges

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

### Article 6 Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

2. There shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco), introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

- b) spare parts including engines introduced into territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of the aircraft used in international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
  - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. There shall also be exempt from all customs duties and taxes on mutual basis on advertising and information materials and transport documents which are to be used by the designated airline.
5. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

#### Article 7

#### Application of Laws and Regulations

1. While entering, within or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control, except in respect of security measures against violence and piracy, unless they leave the territory of the airport, designated for this purpose.

### Article 8 Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Route Schedule to this Agreement.

2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Route Schedule to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designated the airline.

4. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

### Article 9 Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, standards of service, the conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with the above mentioned principle. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, such agreement shall not be mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of its introduction.

The aeronautical authorities of both Contracting Parties may shorten this period by mutual agreement.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served a written notice of disapproval of the proposed tariff. However, in case of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months from the date on which it would otherwise have expired.

## Article 10 Commercial and Financial Provisions

1. Each Contracting Party grants to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and representatives, including administrative, commercial, and technical personnel, as may be necessary for the requirements of the designated airline.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation, provided reciprocity is applied.

3. The above mentioned activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the Contracting Party in which they take place.

4. Accounts and payments between the designated airlines of Contracting Parties shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in conformity with laws and regulations being in force in their territories.

5. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

6. The conversion and remittance of such revenues shall be conducted at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

#### Article 11 Approval of Flight Schedules

1. The airline or airlines of each Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for summer and winter seasons) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used and number of seats available. The aeronautical authorities of the other Contracting party shall inform the airline or airlines in writing of their affirmative or negative decision on this matter within twenty (20) days.



2. Each alteration made at later date shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

3. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline of one Contracting Party for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

## Article 12 Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines. Such information shall include, as far as possible, details of the origins and destinations of the traffic carried.

## Article 13 Safety

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and security requirements for operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

## Article 14 Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December, 1970,<sup>2</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971<sup>3</sup> and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.<sup>4</sup>

3. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annex to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent in its area operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 of this Article required by the other Contracting party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail, and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

### **Article 15** **Consultations**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Route Schedule.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of thirty (30) days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### **Article 16** **Amendments**

1. In either of the contracting Parties consider it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the procedures necessary under national laws of both Contracting Parties and as confirmed by an exchanges of diplomatic notes.

2. Modifications to the Route Schedule to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force after exchange of appropriate letters.

## Article 17 Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place where arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator, the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the tribunal shall be equally shared by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

## Article 18 Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## Article 19 Conformity with Multilateral Conventions

1. If a general Multilateral Air Convention concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting parties, comes into force, the relevant provisions of such convention shall prevail.

2. Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the Multilateral Convention.

## Article 20 Registrations

This Agreement and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## Article 21 Duration, Entry into Force

1. This Agreement shall be valid for five (5) years. In the event that neither of the Contracting Parties gives a notice to terminate the Agreement twelve (12) months prior to the expiry date of the said five (5) years period, its validity shall be extended for an indefinite time.

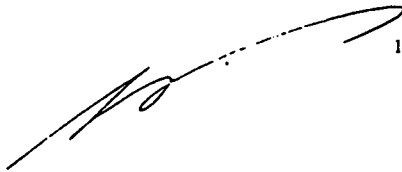
2. The two contracting Parties shall notify each other by exchange of diplomatic notes that their respective requirements for the entry into force of the Agreement have been completed.

The Agreement shall enter into force on the date of the later of two notes.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Riga this "9" day of September, 1996, in duplicate in Latvian, Lithuanian and English languages, all three texts being equally authentic. In case of differences in interpretation and application of the present Agreement, the English text shall prevail.

For the Government  
of the Republic of Latvia:

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes. A small number '1' is written at the bottom right of the signature.

For the Government  
of the Republic of Lithuania:

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'B' followed by several connected strokes. A small number '2' is written at the bottom right of the signature.

<sup>1</sup> Vilis Krištopāns.

<sup>2</sup> Jonas Biržiškis.

ROUTE SCHEDULE TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

1. The designated airlines of the Republic of Latvia shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder;

points in Latvia - points in Lithuania - points beyond and vice versa.

2. The designated airlines of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Lithuania - points in Latvia - points beyond and vice versa.

3. Any points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

The eventual exercise of fifth freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

## ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE

Le Gouvernement de la République de Lettonie et le Gouvernement de la République de Lituanie, ci-après dénommés « Parties contractantes »,

Désirant conclure un accord en conformité avec la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>, afin d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà et de réglementer les activités d'aviation civile,

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier*

#### DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et du Tableau des routes y annexé et sauf indication contraire ressortant du contexte :

a) L'expression « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et couvre toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement des annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci qui ont pu être adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République de Lettonie, du Ministère des transports, et dans le cas de la République de Lituanie, du Ministère des transports, ou, dans l'un et l'autre cas, de toute personne ou tout organisme autorisés à remplir les fonctions actuellement dévolues auxdites autorités;

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord pour exploiter les routes spécifiées correspondant au Tableau des routes annexé au présent Accord;

d) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention;

e) L'expression « tarif » s'entend :

i) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour transporter des voyageurs et leurs bagages au titre de services aériens réguliers;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 28 février 1997 par notification, conformément à l'article 21.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.



- ii) Des redevances et conditions applicables aux services accessoires liés à ce transport qui sont offerts par les entrepreneurs de transport aérien;
- iii) Du montant des redevances prélevé ou à prélever par une entreprise de transport aérien pour transporter le fret (courrier exclu) au titre de services aériens réguliers;
- iv) De la commission à verser par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus pour transporter des voyageurs et leurs bagages ou pour établir les lettres de transport aérien au titre de services aériens réguliers;
- v) Des conditions applicables à la possibilité d'offrir le tarif en question et à tout avantage substantiel lié au tarif.

f) L'expression « redevance d'usage » s'entend d'une redevance perçue auprès des entreprises de transport aérien par les autorités compétentes pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses voyageurs et sa cargaison d'un aéroport ou des installations et services de navigation aérienne;

g) L'expression « capacité » s'entend :

- Par rapport à un aéronef, de la charge marchande dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;
- Par rapport à un service aérien agréé, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route.

h) Les expressions « service agréé » et « route spécifiée » s'entendent d'un service aérien international au sens de l'article 2 du présent Accord et de la route spécifiée dans le Tableau des routes.

2. Les intitulés d'article employés dans le présent Accord n'ont qu'une valeur référentielle et auxiliaire; ils n'ont en aucun cas pour effet de limiter le présent Accord ou d'en décrire l'objet ou l'intention.

## Article 2

### DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins d'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

- a) Survoler son territoire sans atterrir;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) Y faire escale aux points indiqués dans le Tableau des routes en vue de débarquer ou d'embarquer en trafic international des voyageurs, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées en vertu de l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux alinéas a et b du paragraphe 1 du présent article au titre des services aériens réguliers.

3. Aucune disposition du présent article n'est censée conférer à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer sur

le territoire de l'autre Partie contractante des voyageurs, du fret et du courrier contre rémunération ou en location et à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

### *Article 3*

#### DÉSIGNATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante la ou les entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées. Toutefois, chaque Partie contractante ne peut désigner qu'une entreprise pour exploiter une route quelconque figurant dans le Tableau des routes annexé au présent Accord.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ces désignations.

3. A réception d'une désignation écrite, l'autre Partie contractante accorde sans délai à la ou aux entreprises de transport aérien désignées, sous réserve des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante que celle-ci établisse à la satisfaction de la première qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les dispositions réglementaires et législatives normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 3 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où il n'est pas établi à la satisfaction de ladite Partie contractante qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui désigne l'entreprise ou par des ressortissants de celle-ci, ou par les deux.

6. Une entreprise de transport aérien ainsi désignée et autorisée peut commencer à tout moment d'exploiter les services agréés, à condition de se conformer à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris en ce qui concerne le tarif fixé conformément à son article 9, et en vigueur à l'égard du service concerné.

### *Article 4*

#### RÉVOCATION, SUSPENSION ET IMPOSITION DE CONDITIONS

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser ou révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice de ces droits :

a) Dans le cas où l'entreprise manque à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires de la Partie contractante qui accorde ces droits;

b) Dans le cas où elle manque par ailleurs à se conformer aux conditions d'exploitation énoncées dans le présent Accord;

c) Dans tous les cas où il n'est pas établi à la satisfaction de ladite Partie contractante qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui désigne l'entreprise ou par des ressortissants de celle-ci, ou par les deux.

2. Sauf nécessité de procéder immédiatement, pour empêcher d'autres manquements aux dispositions législatives et réglementaires, à la révocation ou à la suspension de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article ou à l'imposition de conditions prévues audit paragraphe, le droit correspondant n'est exercé qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. En pareil cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à compter de la date de la réception par l'autre Partie contractante de la demande écrite à cet effet.

#### *Article 5*

##### REDEVANCES D'USAGE

Les redevances perçues sur le territoire d'une Partie contractante pour l'usage par les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des aéroports et autres installations et services de la première Partie contractante n'excèdent pas celles perçues pour les aéronefs d'une entreprise de transport aérien nationale assurant des services aériens internationaux similaires.

#### *Article 6*

##### DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ainsi que leur équipement normal, les provisions de carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris denrées alimentaires, boissons et tabacs) sont exonérés de tout droit de douane, taxes d'inspection et autres droits ou impôts à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions restent à bord jusqu'à réexportation.

2. Sont également exonérés des droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances établies sur la base du coût du service assuré :

a) Les provisions de bord (y compris denrées alimentaires, boissons et tabacs) introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante, et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être consommées sur des aéronefs en partance assurant un service aérien international d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange — moteurs compris — introduites sur le territoire d'une Partie contractante pour entretenir ou réparer des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploités en service aérien international;

c) Les carburants et lubrifiants et articles techniques fongibles introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés sur un aéronef

assurant un service aérien international d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même dans le cas où ils doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

3. L'équipement et les fournitures visés au paragraphe 2 du présent article peuvent faire l'objet d'une mesure de placement sous surveillance ou contrôle des autorités appropriées.

4. Sont également exonérés de tous droits de douane et impôts, à titre mutuel, les supports publicitaires et informationnels et les documents de transport qui doivent être utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée.

5. L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bord des aéronefs d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières territorialement compétentes. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément à la réglementation douanière.

6. Les bagages et le fret transitant directement par le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de droits de douane, d'impôts sur la consommation et de taxes et redevances semblables autres que celle établies sur la base du coût des services fournis à l'arrivée.

#### *Article 7*

##### APPLICATION DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

1. A l'entrée du territoire, pendant le séjour sur le territoire et à la sortie du territoire d'une Partie contractante, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante se conforment aux dispositions législatives et réglementaires de la première Partie contractante relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, ainsi que leurs équipages et leurs voyageurs et en ce qui concerne le fret et le courrier, se conforment, en transit, à l'entrée ou au départ et lors du séjour sur le territoire de cette Partie contractante aux dispositions législatives et réglementaires de la Partie contractante concernée relatives aux formalités d'entrée, de contrôle documentaire, de transit, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine.

3. Les voyageurs en transit par le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante sont soumis tout au plus à des formalités de douane et de contrôle d'immigration très simplifiées, exception faite des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie, à moins que ces voyageurs quittent la zone aéroportuaire réservée.

#### *Article 8*

##### DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la possibilité d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services aériens sur les routes spécifiées dans le Tableau des routes annexé au présent Accord.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, en exploitant les services agréés sur les routes spécifiées dans le Tableau des routes annexé au présent Accord, prendre en compte les intérêts de la ou des entreprises de l'autre Partie contractante de manière à ne pas affecter indûment les services aériens exploités par cette ou ces entreprises.

3. Les services agréés assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont pour objectif primordial d'assurer une capacité adéquate par rapport aux besoins existants et raisonnablement prévisibles du transport des voyageurs, du courrier et du fret en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

4. La capacité à assurer sur les routes spécifiées correspond à celle définie conjointement de temps à autre par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

### *Article 9*

#### TARIFS

1. Les tarifs qu'une entreprise de transport aérien désignée applique pour un service agréé sont fixés à des niveaux raisonnables, eu dûment égard à tous les facteurs pertinents — notamment les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable, les normes du service, l'état de la concurrence et du marché ainsi que les intérêts des usagers. Les autorités aéronautiques ne peuvent refuser d'approuver un tarif que s'il ne respecte pas le principe susmentionné. Les tarifs sont fixés conformément aux dispositions ci-après du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées pour chacune des routes spécifiées. Toutefois, un tel accord ne constitue pas une condition obligatoire pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins avant le date projetée de sa mise en place.

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent réduire ce délai d'un commun accord.

4. Chaque projet de tarif peut être approuvé à tout moment par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante. En l'absence d'approbation, le tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante sauf si, dans les vingt (20) jours après la date du dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante notifient par écrit le rejet du projet de tarif. Cependant, en cas de rejet, les autorités aéronautiques peuvent, à la requête de l'une d'entre elles, tenter de convenir d'un tarif.

5. Faute pour les autorités aéronautiques de pouvoir fixer le tarif en application des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre desdites autorités, être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à remplacement par un nouveau tarif fixé en conformité avec les dispositions du présent article. Sauf convention contraire entre les autorités

aéronautiques des deux Parties contractantes un tarif ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe plus de douze (12) mois à compter de la date à laquelle il aurait normalement expiré.

### *Article 10*

#### DISPOSITIONS COMMERCIALES ET FINANCIÈRES

1. Chaque Partie contractante accorde à la ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur le territoire de la première Partie contractante les bureaux et les représentants — notamment le personnel administratif, commercial et technique — nécessaires pour les besoins de la ou desdites entreprises.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par des agents. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante à vendre ces services, ni celui d'une quelconque personne à les acheter, pourvu que la réciprocité joue.

3. Les activités susmentionnées obéissent aux dispositions législatives et réglementaires de la Partie contractante qui en est le siège.

4. Les comptes et paiements entre entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont réglés conformément aux dispositions de l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays. En l'absence de dispositions appropriées d'un accord de paiement, ces comptes et paiements sont réglés conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur leurs territoires respectifs.

5. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont libres de transférer les excédents des recettes sur les dépenses qui ont été réalisés sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les recettes de vente de services aériens et de services accessoires ou supplémentaires fournis directement ou par des agents sont incluses dans ces transferts nets, de même que les intérêts commerciaux afférents aux recettes déposées en attendant transfert.

6. La conversion et l'envoi de ces recettes se font aux taux de change transactionnel courant alors en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et envoi, et ils ne sont soumis à aucune autre charge que celles normalement perçues par les banques pour effectuer la conversion et l'envoi.

### *Article 11*

#### APPROBATION DES HORAIRES DE VOL

1. La ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante soumettent leurs programmes de trafic (hiver et été) pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant le début de l'exploitation. Le programme comprend notamment les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronef qui seront utilisés ainsi que le nombre de sièges disponibles. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante informent par écrit la ou les entreprises de transport aérien de leur décision positive ou négative à cet égard dans les vingt (20) jours.

2. Toute modification ultérieure est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols additionnels peuvent être soumises par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour approbation directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

### *Article 12*

#### ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont il peut être raisonnablement besoin pour examiner la capacité offerte en matière de services agréés par la ou les entreprises de transport aérien désignées. Cette information comporte, dans la mesure du possible, les renseignements relatifs à l'origine et à la destination du trafic assuré.

### *Article 13*

#### SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante reconnaît valables, aux fins de l'exploitation des services de transport aérien prévus dans le présent Accord, les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et qui sont toujours en vigueur, pourvu que les conditions de délivrance desdits certificats, brevets ou licences équivalent à tout le moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître valables, pour des vols empruntant son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations portant sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante concernant les installations et services aéronautiques, les équipages et les aéronefs et les conditions de sûreté de l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique ni n'administre efficacement dans ces domaines des normes et conditions de sécurité équivalent à tout le moins aux normes minimales éventuellement établies en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante reçoit notification de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer auxdites normes minimales, et elle prend les mesures correctives appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dans l'hypothèse où celle-ci ne prendrait pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable.

*Article 14*

## SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. Chaque Partie contractante confirme que l'obligation qui lui incombe à l'égard de l'autre de maintenir la sûreté de l'aviation civile contre les interventions illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante agit notamment conformément aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation figurant dans la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988<sup>4</sup> et complétant ladite Convention de Montréal du 23 septembre 1971.

3. Chaque Partie contractante reçoit à sa demande de l'autre Partie contractante toute l'assistance nécessaire pour empêcher des actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs voyageurs et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions établies en matière de sûreté de l'aviation par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui forment annexe à la Convention. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronef de leur pavillon ou ayant leur principal établissement ou leur résidence sur leur territoire ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire de se conformer auxdites dispositions.

5. Chaque Partie contractante approuve l'obligation éventuellement faite auxdits exploitants d'aéronef de se conformer aux dispositions de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 du présent article et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie de son territoire ou le séjour sur ce territoire. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les voyageurs, l'équipage, les bagages à main, les autres bagages, le fret, le courrier et les provisions de bord avant et pendant embarquement ou chargement. Chaque Partie contractante étudie en outre favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante concernant les mesures spéciales dont le besoin se fait raisonnablement sentir en cas de menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs voyageurs et équipages, d'aéroports ou d'installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées tendant à mettre fin rapidement et sans courir de danger à l'incident ou à la menace.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.



### Article 15

#### CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue de faire convenablement respecter les dispositions du présent Accord et du Tableau des routes y annexé.
2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander des consultations, qui peuvent avoir lieu sous forme d'entretiens ou par correspondance et débutent dans le délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception de la demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

### Article 16

#### AMENDEMENTS

1. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante; ces consultations, qui peuvent prendre la forme d'entretiens ou d'échange de correspondance entre les autorités aéronautiques, débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la réception de la demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes. Les modifications ainsi convenues entrent en vigueur une fois approuvées conformément aux procédures requises par les législations nationales des deux Parties contractantes et confirmées par un échange de notes diplomatiques.
2. Des modifications peuvent être apportées au Tableau des routes annexé au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes; elles entrent en vigueur après l'échange des lettres appropriées.

### Article 17

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, elles tâchent en premier lieu de le régler par voie de négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de le soumettre pour décision à une personne ou un organisme de leur choix, ou bien, sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante, le différend peut être soumis à un tribunal de trois arbitres, dont un désigné par chaque Partie contractante et le troisième nommé par les deux arbitres ainsi désignés. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception d'une notification diplomatique de l'autre Partie contractante demandant que le différend soit soumis à arbitrage, et le tiers arbitre est nommé dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si, dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante manque à désigner un arbitre ou bien le tiers arbitre n'est pas nommé, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer en tant que de besoin un arbitre. En tout état de cause, le troisième arbitre est un

ressortissant d'un Etat tiers, fait fonction de Président du tribunal arbitral et fixe l'endroit où aura lieu l'arbitrage. Si le Président estime qu'il est ressortissant d'un Etat qui ne peut pas être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président venant à sa suite dans l'ordre hiérarchique et qui n'est pas pour la même raison procède à la nomination.

3. Chaque Partie contractante supporte les frais et la rémunération afférents à son arbitre; les honoraires du tiers arbitre et les frais afférents à celui-ci ainsi qu'aux opérations du tribunal étant pris en charge à parts égales par les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

5. Tant qu'une Partie contractante manque à se conformer à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou bien à la ou aux entreprises de transport aérien désignées qui se trouvent en défaut.

#### *Article 18*

#### CESSATION

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment donner notification écrite à l'autre Partie contractante de sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait convenu de la notification avant l'expiration du délai.

2. Faute d'un accusé de réception émanant de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 19*

#### CONFORMITÉ AVEC LES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

1. Si une convention aérienne multilatérale générale traitant d'une quelconque question couverte par le présent Accord et ayant été acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions pertinentes de cette convention prévalent.

2. Des consultations peuvent être organisées conformément à l'article 15 du présent Accord en vue de déterminer dans quelle mesure celui-ci est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

#### *Article 20*

#### ENREGISTREMENTS

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21***DURÉE ET ENTRÉE EN VIGUEUR**

1. Le présent Accord sera valable pendant cinq (5) ans. Dans l'hypothèse où aucune Partie contractante ne donnerait notification d'abrogation de l'Accord douze (12) mois avant la date d'expiration de cette période quinquennale, il sera prorogé pour une durée illimitée.

2. Les deux Parties contractantes se notifieront par échange de notes diplomatiques l'accomplissement des formalités requises de leur part pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

Celui-ci entrera en vigueur à la date de la dernière des deux notes.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Riga, le 9 septembre 1996, en double original en langues lettone, lituanienne et anglaise, chacune des trois versions faisant également foi. En cas de divergences relatives à l'interprétation et à l'application du présent Accord, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de la République de Lettonie :

VILIS KRIŠTOPANS

Pour le Gouvernement  
de la République de Lituanie :

JONAS BIRZIŠKIS

**TABLEAU DES ROUTES ANNEXÉ À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE**

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la République de Lettonie ont le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Points en Lettonie - Points en Lituanie - Points situés au-delà dans les deux sens

2. Les entreprises de transport aérien désignées de la République de Lituanie ont le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Points en Lituanie - Points en Lettonie - Points au-delà dans les deux sens

3. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent desservir tous points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut éventuellement faire l'objet d'un accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

---